Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9887**

19. Wahlperiode 07.05.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cem Özdemir, Lisa Badum, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/9362 –

Bericht der AG 1 der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD (19. Wahlperiode) haben sich die Vertragspartner darauf verständigt, eine Kommission einzurichten, die „unter Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure aus Politik, Wirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften sowie betroffenen Ländern und Regionen“ Anfang 2019 eine Strategie „Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“ mit verlässlicher Zeitschiene erarbeiten sollte (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, S. 75).

Mit der Einberufung der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) ist der Auftrag jedoch im Widerspruch zum Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD keiner eigeständigen Kommission übertragen worden, sondern einer Arbeitsgruppe (AG 1) innerhalb der NPM. Mit Blick auf die Zielsetzung des Klimaschutzplans 2050 sollte die AG 1 ursprünglich bis Ende 2018 Maßnahmenvorschläge erarbeiten, die die Einhaltung des Klimaschutzziels 2030 für den Verkehrssektor, also eine Reduktion der Klimagase bis 2030 um 42 Prozent gegenüber 1990 ermöglichen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5286). Dies entspricht einer Zielgröße von 95 bis 98 Millionen Tonnen CO_2 im Verkehrssektor.

Bereits vor Abschluss des Berichtes der AG 1 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer Druck auf die Expertinnen und Experten ausgeübt, damit bestimmte Instrumente von vornherein nicht im Bericht erscheinen („Ja, die Vorwürfe stimmen, weil das meine Politik ist“, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in der Sendung „Bericht aus Berlin“ vom 24. März 2019, ARD).

Mit Verzögerung hat die AG 1 am 26. März 2019 statt einem Abschlussbericht lediglich einen Zwischenbericht vorgelegt. Mit den im Zwischenbericht vorgeschlagenen Instrumenten können die Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehr nicht erreicht werden. Die AG kommt selbst zu dem Schluss, dass eine „signifikante Lücke“ bleibt (Zwischenbericht der AG 1, S. 75).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 2. Mai 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Warum hat die AG 1 der NPM im März 2019 nur einen „Zwischenbericht“ vorgelegt und nicht, wie angekündigt, einen Bericht (vgl. Bundestagsdrucksache 19/7797)?

2. Welche Gründe haben dazu geführt, dass die AG 1 den Bericht nicht wie angekündigt bis Ende 2018 vorgelegt hat (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5286)?

3. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die AG 1 einen Abschlussbericht erarbeitet, der ein Instrumentenpaket enthält, mit dem sich die Klimaziele im Verkehrssektor bis 2030 erreichen lassen?

   Wenn ja, wann?

   Wenn nein, wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Klimalücke im Verkehr bis 2030 zu schließen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der aufgrund einer lange andauernden Beratung Ende März 2019 vorgelegte Bericht der Arbeitsgruppe 1 (unter www.plattform-zukunft-mobilitaet.de abrufbar) ist eine gute Grundlage für die kommenden Schritte, die auf Seiten der Bundesregierung vorgesehen sind: Das Bundeskabinett hat am 20. März 2019 einen Kabinettausschuss „Klimaschutz“ eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, die rechtlich verbindliche Umsetzung der Klimaschutzziele vorzubereiten. Im Jahr 2019 sollen die entsprechenden gesetzlichen Regelungen verabschiedet werden.

Der Lenkungskreis der NPM hat auf seiner Sitzung am 29. März 2019 beschlossen, dass die AG 1 der NPM als Expertengremium für die vertiefte Analyse von Fragestellungen, die sich im Kontext der Arbeiten des Kabinettausschuss „Klimaschutz“ ergeben, der Bundesregierung weiterhin zur Verfügung stehen wird.

4. Welche weiteren Maßnahmen zur Reduktion von CO_2 im Verkehrssektor, die nicht im Zwischenbericht der AG 1 der NPM enthalten sind, wird die Bundesregierung im Laufe dieser Legislaturperiode umsetzen, und wie viele Tonnen CO_2 sollen mit den entsprechenden Maßnahmen jeweils eingespart werden (bitte tabellarisch auflisten)?

5. a) Welche konkreten Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehrssektor enthält der Zwischenbericht der AG, und wie hoch sind der jeweilige Investitionsbedarf und die entsprechenden Kosten für deren Umsetzung (bitte einzeln aufschlüsseln und Gesamtsumme der Kosten nennen) nach Kenntnis der Bundesregierung?

   b) Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung bis wann aus dem Zwischenbericht umsetzen, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, nicht innerhalb dieser Legislaturperiode umzusetzen?

   c) Wie wird die Bundesregierung die von der Kommission im Zwischenbericht vorgeschlagenen Maßnahmen finanzieren?

   d) Welche Maßnahmen des Zwischenberichtes sind bereits in der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung abgebildet?

e) Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Differenz zwischen den bereits in der Finanzplanung abgebildeten und den im Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen?

f) Welche Investitionsmittel im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollen nach den Planungen der Bundesregierung in den Jahren 2020 bis 2023 jeweils genutzt werden, um die von der Kommission in ihrem Zwischenbericht vorgeschlagenen Maßnahmen zu finanzieren?

6. Nach welchen Kriterien wird die Bundesregierung aus den vorgelegten Maßnahmen der AG 1 und etwaigen weiteren Maßnahmen diejenigen auswählen, die tatsächlich umgesetzt werden, und wie wird dieser Auswahlprozess konkret ablaufen (bitte Akteure und Zeitplan angeben)?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Kabinettausschusses „Klimaschutz“ wird, unter anderem auf Grundlage des Berichts, ein Maßnahmenprogramm zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet. Derzeit können noch keine sicheren Angaben dazu erfolgen. Weitere Sitzungen des Kabinettausschuss „Klimaschutz“ sind im Mai, Juli und August 2019 vorgesehen. Die Maßnahmen werden insbesondere hinsichtlich ihres Beitrags zur CO_2-Minderung, den Kosten, möglichen sozialen Folgen, der technischen Machbarkeit, industriepolitischen Effekten sowie der gesellschaftlichen Akzeptanz beurteilt werden.

Die Auswirkungen von Maßnahmen auf den Bundeshaushalt können ermittelt werden, nachdem im Kabinettausschuss „Klimaschutz“ das Maßnahmenprogramm, die Kosten der Maßnahmen sowie Wege für die Finanzierung beraten wurden.

7. Wird die Bundesregierung die Empfehlungen des Zwischenberichts für einen Prüfauftrag „einer CO_2-Bepreisung über Non-ETS-Sektoren“ annehmen?

   Wenn ja, mit welchem konkreten Prüfauftrag, und bis wann soll dieser abgeschlossen sein?

   Wenn ja, wird die Bundesregierung im Zuge der Überprüfung einer CO_2-Bepreisung ebenfalls eine umfassende Reform von Steuern und Abgaben auf Energie und Energieträger vornehmen, wie es die Empfehlung der AG 1 vorsieht, und wenn ja, nach welchen Kriterien wird eine Überprüfung des bestehenden Energiesteuersystems vorgenommen, und bis wann soll diese abgeschlossen sein?

   Wenn nein, warum nicht?

8. Aus welchen konkreten Gründen ist die Bundesregierung bezüglich eines Prüfauftrags der AG 1 in der NPM zur Einführung einer CO_2-Bepreisung skeptisch, und auf welchen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruht diese Skepsis (vgl. dpa-Meldung vom 27. März 2019 „Klimaschutz im Verkehr: Scheuer skeptisch zum CO_2-Preis“)?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Thema einer möglichen CO_2-Bepreisung kann Gegenstand der Beratungen des Kabinettausschusses „Klimaschutz“ sein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 6 verwiesen.

9. Hat der Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer versucht, bezüglich der Ausgestaltung des Zwischenberichts Einfluss auf den Leiter und die Mitglieder der AG 1 zu nehmen (vgl. Zitat Andreas Scheuer „Ja, die Vorwürfe stimmen, weil das meine Politik ist", Sendung „Bericht aus Berlin" vom 24. März 2019)?

   Wenn ja, wie, wann, und auf wen genau (bitte aufschlüsseln)?

   Wenn nein, worauf beziehen sich die Aussagen des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer?

10. Welche „Vorwürfe" stimmen (vgl. Sendung „Bericht aus Berlin" vom 24. März 2019)?

11. Trifft es zu, dass das BMVI bei der Erarbeitung des Zwischenberichts versucht hat zu verhindern, dass konkrete Instrumente und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele aufgenommen werden?

    Wenn ja, auf welche Instrumente bzw. Maßnahmen trifft dies zu?

12. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die AG 1 völlig unabhängig – trotz der Äußerungen von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (etwa zum Tempolimit und Spritpreisen) – arbeiten konnte (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-vorschlaege-laut-verkehrsministerium-nicht-zu-verantworten-a-1248809.html)?

13. Warum hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer während des laufenden Arbeitsprozesses der AG 1 einzelne diskutierte Instrumente öffentlich kommentiert?

14. Waren an der Erarbeitung des Zwischenberichts der AG 1 03/2019 „Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor" Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Bundesministerien beteiligt?

    Wenn ja, von welchen Bundesministerien waren Mitarbeitende an der Erarbeitung des Zwischenberichtes beteiligt, in welchem Maße bzw. Umfang waren sie beteiligt, und was war deren Mandat von Seiten der Bundesregierung?

Die Fragen 9 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeitsgruppen der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität" (NPM) arbeiten unabhängig von der Bundesregierung. Die Bundesregierung hat einen Gaststatus bei den Sitzungen der Arbeitsgruppen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität und ist nicht abstimmungsberechtigt. Die Erstellung des Berichts der AG 1 der NPM erfolgte in erster Linie durch ein „Redaktionsteam", welches sich aus Mitgliedern der Arbeitsgruppe zusammensetzte. Das Redaktionsteam wurde durch das Projektbüro, das Büro des Vorsitzenden der NPM sowie durch wissenschaftliche Gutachter unterstützt. Die Beratung und Abstimmung des auf diesem Wege schrittweise erstellten Berichts erfolgte dann in der AG 1 der NPM.

Bei den Aussagen von Bundesminister Andreas Scheuer handelte es sich um öffentliche Kommentierungen im Rahmen laufender fachlicher und gesellschaftlicher Debatten zu möglichen künftigen Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehr.

15. Welche Maßnahmen zur Reduktion von CO_2-Emissionen im Verkehrssektor hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren umgesetzt, und wie viele Tonnen CO_2 wurden dabei nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils pro Jahr eingespart (bitte nach Maßnahme, Datum der Einführung bzw. Umsetzung und CO_2-Einsparung aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung hat in den letzten zehn Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, die einen positiven Beitrag zur Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehr leisten. Hierzu zählen unter anderem Projekte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (Beschluss 2016, Laufzeit 2016 bis 2030), die Steuerermäßigung für Erdgas (Beschluss 2017, Laufzeit 2018 bis 2026), die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Bundesstraßen und auf Lkw ab 7,5 t (Beschluss 2015, Laufzeit ab 2015), die Förderung der Elektromobilität durch den Umweltbonus (Beschluss 2016, Laufzeit 2016 bis 2019) und der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Beschuss 2016, Laufzeit 2017 bis 2020).

Bei diesen Maßnahmen überlagern sich teilweise die CO_2-Wirkungen. Die Ausweisung der durch einzelne Instrumente bewirkten CO_2-Einsparungen ist daher nicht möglich. Die bis 2017 beschlossenen Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene ermöglichen laut Berechnungen der AG 1 der NPM basierend auf einem Wachstum der Verkehrsleistung bis 2030 eine deutliche Minderung der CO_2-Emissionen im Verkehr.

16. Welche Rolle spielten die drohenden Strafzahlungen im Rahmen der EU-Lastenteilung, welche sich laut Agora Energiewende und Agora Verkehrswende in den Jahren 2021 bis 2030 auf bis zu 60 Mrd. Euro belaufen könnten, für die Erarbeitung des Zwischenberichts der AG (www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2018/Non-ETS/142_Nicht-ETS-Papier_WEB.pdf)?

Im Klimaschutzplan 2050 hat die Bundesregierung nationale Treibhausgasminderungsziele für einzelne Sektoren definiert, die in Summe im Einklang mit den EU-Zielen stehen. Der AG 1 der NPM wurde die Aufgabe übertragen, Maßnahmen zu erarbeiten, die eine Erreichung des Sektorziels 2030 im Verkehrssektor ermöglichen. Die möglichen Folgen einer Nichterreichung der Ziele im Rahmen der EU-Lastenteilung waren nicht Gegenstand der Untersuchungen.

17. Welche Bedeutung hat der Zwischenbericht der AG 1 der NPM für die Erarbeitung des Entwurfes des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten Klimaschutzgesetzes, und inwiefern wird die Bundesregierung die (Zwischen-)Ergebnisse der AG 1 einfließen lassen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

18. Bis wann wird die Bundesregierung die Prüfung des Zwischenberichts der AG 1 der NPM abschließen und wann ist spätestens damit zu rechnen, dass der Aufforderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, sektorspezifische Klimaschutzmaßnahmen für die Erarbeitung eines Klimaschutzgesetzes zu liefern, Folge geleistet wird?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

19. a) Welche Rolle werden die (Zwischen-)Ergebnisse der AG 1 in dem vom Bundeskabinett eingesetzten Klimakabinett spielen?

    b) Werden die (Zwischen-)Ergebnisse im Klimakabinett behandelt?

    Wenn ja, wann?

    Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 6 verwiesen.

20. Wird es einen Abschlussbericht der AG 1 geben?

    Wenn ja, wann?

    Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Klimalücke zwischen den im Zwischenbericht genannten Instrumenten und den Klimaschutzzielen 2030 der Bundesregierung?

Der Bericht der AG 1 der NPM zeigt über das Instrumentenbündel „Innovationen, Infrastruktur, Digitalisierung“ hinaus Maßnahmen auf, durch welche die Klimaziele 2030 im Verkehrssektor erreicht werden können.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 6 verwiesen.

22. Beabsichtigt die Bundesregierung, die im Verkehrsbereich ggf. nicht eingesparten bzw. einsparbaren CO_2-Volumina („Klimalücke“) auf andere Sektoren zu übertragen, um so insgesamt die CO_2-Einsparziele noch zu erreichen?

    Wenn ja, in welchen Sektoren?

    Wenn nein, warum nicht?

Die für die Sektoren im Klimaschutzplan 2050 vereinbarten Ziele gelten weiterhin.

23. Wann wird die Bundesregierung spätestens konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehrssektor auswählen und festlegen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

24. Ist das von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer geforderte Förderprogramm für private Ladestationen über 1 Mrd. Euro innerhalb der Bundesregierung abgestimmt (vgl. www.sueddeutsche.de/politik/e-autos-ladestationen-foerderprogramm-scheuer-1.4390194)?

Die Förderung von Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele. Die Abstimmung aller erforderlichen Maßnahmen erfolgt im Kabinettausschuss Klimaschutz.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333